

# Åtgärdsvalsstudie

Väg 1700 Vegby

Ärendenummer: TRV 2018/36303



Dokumenttitel: Åtgärdsvalsstudie, Väg 1700 Vegby

Författare: Gunilla Anander, Trafikverket, Caroline Lindström och Pernilla Sott, COWI

Dokumentdatum: 2018-06-29

Ärendenummer: TRV 2018/36303

Version: 1.0

Fastställt av: Johan Kustfolk, PLväu, Trafikverket

Kontaktperson: Gunilla Anander, Trafikverket

**Trafikverket**

E-post: trafikverket@trafikverket.se

Telefon: 0771-921 921



© Lantmäteriet 2013

Vegby, Ulricehamns kommun

<b>Namn på åtgärdsvalsstudie:</b>	FÖRENKLAD ÅTGÄRDSVALSSTUDIE VEGBY, ULRICEHAMNS KOMMUN
<b>Ansvarig för genomförande:</b>	GUNILLA ANANDER
<b>Organisation:</b>	TRAFIKVERKET
<b>Datum - start:</b>	2017-12-06
<b>Datum - avslut:</b>	2018-11-29

---

## Innehållsförteckning

<b>BAKGRUND OCH SYFTE .....</b>	<b>6</b>
Problembild.....	6
Avgränsningar.....	6
Aktörer och övriga intressenter, involverade eller ej .....	7
Tidigare planeringsunderlag och gällande planer .....	7
<b>PRECISERANDE AV FÖRUTSÄTTNINGAR, PROBLEM OCH BRISTER – NULÄGE .....</b>	<b>8</b>
Övergripande förutsättningar väg 1700 .....	8
Lokala förutsättningar .....	9
Kommande utveckling - faktorer som har betydelse för studien. ....	16
Krav (funktion, tekniska, ekonomiska, miljö, trafiksäkerhet med mera) .....	16
Mål för lösningar (eftersträvad kvalitet) .....	16
Transportpolitiska mål .....	16
Åtgärdsvalsstudiens övergripande mål .....	17
<b>TÄNKBARA ÅTGÄRDER .....</b>	<b>17</b>
Förslag till utformning av tänkbara åtgärder .....	31
Paketeringsförslag .....	38
Effektbedömning.....	40
Inriktning och rekommenderade åtgärder .....	44
Arbetsprocessen.....	48
Bilagor.....	49
Källor.....	50
Kvalitetsgranskning .....	51
Avslut av studie .....	51

## Bakgrund och syfte

Vegby är en tätort med cirka 580 invånare och ligger vid Sämsjön i Ulricehamns kommun, Västra Götalands län. Väg 1700, även kallad Boråsvägen, går genom samhället och fyller dels en funktion för lokala resor inom orten dels som genomfart. Vägen är dessutom en viktig länk mellan andra viktiga vägar i närområdet såsom riksväg 40 och väg 157.

Generellt upplever de boende på orten att trafiksäkerheten för oskyddade trafikanter som rör sig i angränsning till väg 1700 inte är tillfredsställande. De boende upplever också att det är höga hastigheter på väg 1700 genom samhället och att de trafiksäkerhetshöjande åtgärderna i korsningen väg 1700/Vegagatan/Skolgatan inte fungerar tillfredsställande.

Syftet med denna åtgärdsvalsstudie är att tillsammans med berörda aktörer såsom Ulricehamns kommun och samhällsföreningen i Vegby, komma överens om en gemensam problembild och förstå situationen kring trafiken genom Vegby. Syftet är också att identifiera kostnadseffektiva och genomförbara trafiksäkerhetsåtgärder som säkerställer en hastighetsnivå på 50 km/h respektive 40 km/h på huvudstråket genom Vegby, väg 1700 Boråsvägen. Inom åtgärdsvalsstudien ingår också att identifiera andra relevanta trafiksäkerhetsåtgärder i anslutning till huvudstråket. Fokus för utredningen ligger på korsningen mellan väg 1700/Vegagatan/Skolgatan.

## Problembild

De boende på orten upplever att det är höga hastigheter på väg 1700, framför allt gäller detta fordon som kommer från väster, dvs från Borås. Det upplevs dessutom otryggt att korsa vägen mellan Storgatan och Sjöbovägen. Det har även framkommit synpunkter på begränsad sikt för de trafikanter som ska korsa eller köra ut på väg 1700.

Korsningen mellan väg 1700/Vegagatan/Skolgatan är idag utrustad med en så kallad väglins. Kanaliseringen av korsningen upplevs som dålig och de boende anser att väglinsen, eller som den kallas i folkmun "knappen", inte fyller någon funktion.

Trafiksäkerheten för oskyddade trafikanter vid passagen i anslutning till korsningen väg 1700/Vegagatan/Skolgatan upplevs som otrygg och inte tillfredsställande ur trafiksäkerhetssynpunkt. Denna passage används av flera barn på deras väg till skolan som skolväg.

## Avgränsningar

Åtgärdsvalsstudien är avgränsad till väg 1700 inom tätbebyggt område genom Vegby. Utredningssträckan är cirka 1 kilometer lång och sträcker sig från Sämhofsvägen i väster till Gamlebyvägen i öster, se Figur 1. Även delar av angränsande väg 1690 (Storgatan) ingår i studien.

Denna studie fokuserar i första hand på att höja trafiksäkerhet för oskyddade trafikanter, men även för övriga trafikanter. Fokus ligger på korsningen mellan väg 1700/Vegagatan/Skolgatan. Studien tar fram förslag på åtgärder som kan genomföras med medel i den så kallade smärrepotten för trafiksäkerhetsåtgärder i Regional plan för Västra Götalands län. Till de prioriterade åtgärdsförslagen tas även övergripande skisser och kostnadsbedömningar fram.



Figur 1 Geografisk avgränsning

## Aktörer och övriga intressenter, involverade eller ej

Primära intressenter, förutom Trafikverket, är Ulricehamns kommun och Vegby samhällsförening. Sekundära intressenter, som ska samrådas med vid behov, är det lokala näringslivet, Västtrafik, Västra Götalandsregionen, Polisen och Räddningstjänsten.

## Tidigare planeringsunderlag och gällande planer

Det finns en gällande detaljplan "Detaljplan för del av Vegby 4:33 m fl, "Campingen"", antagen 2007, inom utredningsområdet. Syftet med detaljplanen är "främst att säkerställa platsens omdaning som camping, förbättra trafikförhållandena, skapa bättre centrumfunktioner samt ändra den gamla sågverkstomten till park". I övrigt finns inga andra antagna, pågående eller planerade detaljplaner som påverkar utredningsområdet. Vegby samhälle är definierat som tätbebyggt område och är detaljplanelagt.

Ulricehamns kommun vill inom kommunen skapa och utveckla ett sammanhängande gång- och cykelvägnät. I skrivningen "Förslag till utbyggnad av cykelvägar längs regionala vägar i Västra Götalands 2016-2020" ansökte Ulricehamns kommun år 2016 om medfinansiering för utbyggnad av gång- och cykelvägar längs statliga vägar. Förslagen berörde ett antal tätorter inom kommunen och bland dessa fanns en utbyggnad av en gång- och cykelväg på norra sidan av väg 1700 från Sveaborgsvägen till Sämshov i Vegby med. Medfinansieringen beviljades då inte av Trafikverket eftersom gång- och cykelvägen i Vegby inte var tillräckligt högt prioriterad av kommunen i den ansökan.

Medverkande kompetenser och personer:

**Trafikverket**

Gunilla Anander, projektledare, Trafikverket

Alice Dahlstrand, bitr. projektledare dec. 2017 – mars 2018.

**Ulricehamns kommun**

Mats Kindlund

Pia Ketonen

**Vegby samhällsförening**

Per-Ola Johansson

Mikael Pettersson

**COWI**

Pernilla Sott, Projektledare

Caroline Lindström, Trafikplanerare – utredning

Andreas Fredriksson, Trafikplanerare - utformning

## Preciserande av förutsättningar, problem och brister – nuläge

I samband med ett platsbesök och en workshop (2018-03-20) tillsammans med Ulricehamns kommun och Vegby samhällsförening diskuterades och till viss del bekräftades den problembild och de brister som tidigare identifierats och som beskrivs ovan i *Problembild*. Utöver detta kunde mer preciserade problembilder och övriga brister gällande trafiksäkerhet och tillgänglighet, framförallt för oskyddade trafikanter, identifieras. Nedan preciseras inledningsvis övergripande och lokala förutsättningar för väg 1700 genom Vegby. De problem och brister som har kunnat identifieras genom ursprunglig problembild, workshop och efterföljande utredningsarbete redovisas sedan tillsammans med åtgärdsförslag i tabellen under "Pröva tänkbara lösningar".

I det initierande skedet av arbetet med åtgärdsvalsstudien var utredningsområdet avgränsat mellan Sämhofsvägen i väster till caféet (Café Nyfiket) i öst. På workshopen enades de involverade parterna om att utredningsområdet skulle utökas österut för att även beakta trafiksäkerhet och tillgänglighet till badplatsen. Beslutat utredningsområde är det som redovisas i Figur 1.

### Övergripande förutsättningar väg 1700

#### *Funktion och standard*

Väg 1700 går från Borås tätort och öster ut till länsgränsen mellan Västra Götalands län och Jönköpings län. Inom utredningssträckan är väg 1700 klassad som sekundär länsväg, längre österut

går klassningen över till tertiär länsväg. Väg 1700 har bärighetsklass ”BK1”, det vill säga den näst högsta klassen på den fyrgradiga skalan. Vägen är inte utpekad inom Funktionellt prioriterat vägnät.

Genom utredningsområdet har väg 1700 ett körfält i vardera riktning och en varierande bredd mellan cirka 6 och 7,5 meter. Gångbana eller gång- och cykelbana finns läng stora delar av sträckan.

Skyltad hastighet är 50 km/h på större delen av utredningssträckan. Längst i väster finns en del med skyltad hastighet 70 km/h.

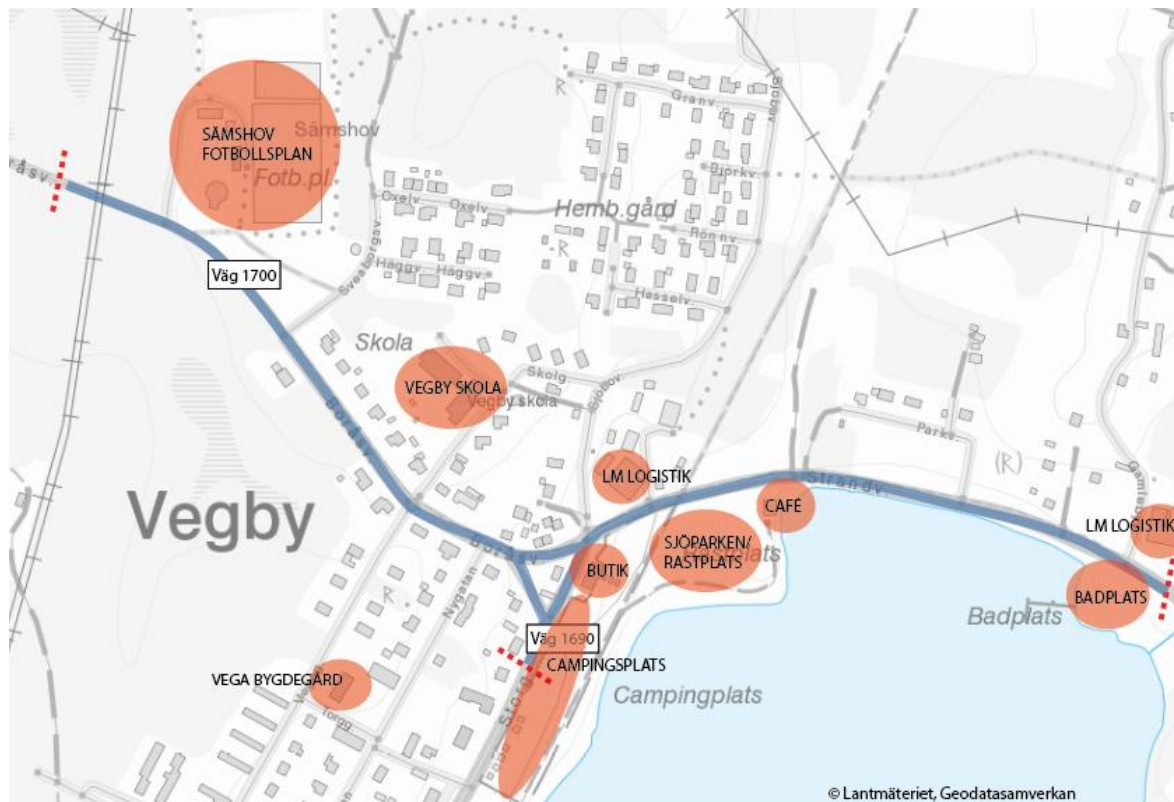
Väg 1700 angränsar eller korsas av flera kommunala och enskilda vägar. Det finns även ett flertal direktutfarer från enskilda fastigheter längs med sträckan.

Väg 1690 ansluter till väg 1700 i en triangelformad korsning mitt på sträckan. En del av denna väg ingår i utredningsområdet. På väg 1690 är skyltad hastighet 50 km/h och bärighetsklass är ”BK1”.

## Lokala förutsättningar

### Målpunkter

I Vegby finns ett flertal lokala och till viss del regionala målpunkter, se Figur 2. I den västra delen av utredningsområdet finns Sämshof med bland annat fotbollsplan. I väster, norr om väg 1700, ligger Vegby skola och söder om väg 1700 ligger Vega bygdegård. Vegby skola har cirka 75 elever, från förskoleklass till årskurs sex. På skolan finns även fritidshemmet Kamratgården. I anslutning till Vegby skola ligger Vegby RIB (Södra Älvsborgs Räddningstjänstförbund). I de centrala delarna finns LM Logistik, en livsmedelsbutik, campingplats, park och rastplats samt ett café. I öster finns en badplats och norr om vägen finns ytterligare en lokal för LM Logistik.



Figur 2 Identifierade målpunkter i Vegby

### *Trafikmängder och hastigheter*

Senaste ordinarie trafikmätning genomfördes 2005. Trafikmängden väster om Vegby uppgick då till cirka 1550 fordon/dygn och motsvarande mätning öster om tätorten till 2090 fordon/dygn, se Figur 3. Av den totala trafiken utgjordes cirka 6 % av tung trafik såväl väster som öster om tätorten. Mätningar väg 1690, söder om tätorten, visar på ett så kallat ÅDT på cirka 390 fordon/dygn varav 8% utgjordes av tung trafik. På det västra "benet" i korsningen mellan väg 1700 och väg 1690 redovisade motsvarande mätning cirka 130 fordon/dygn.

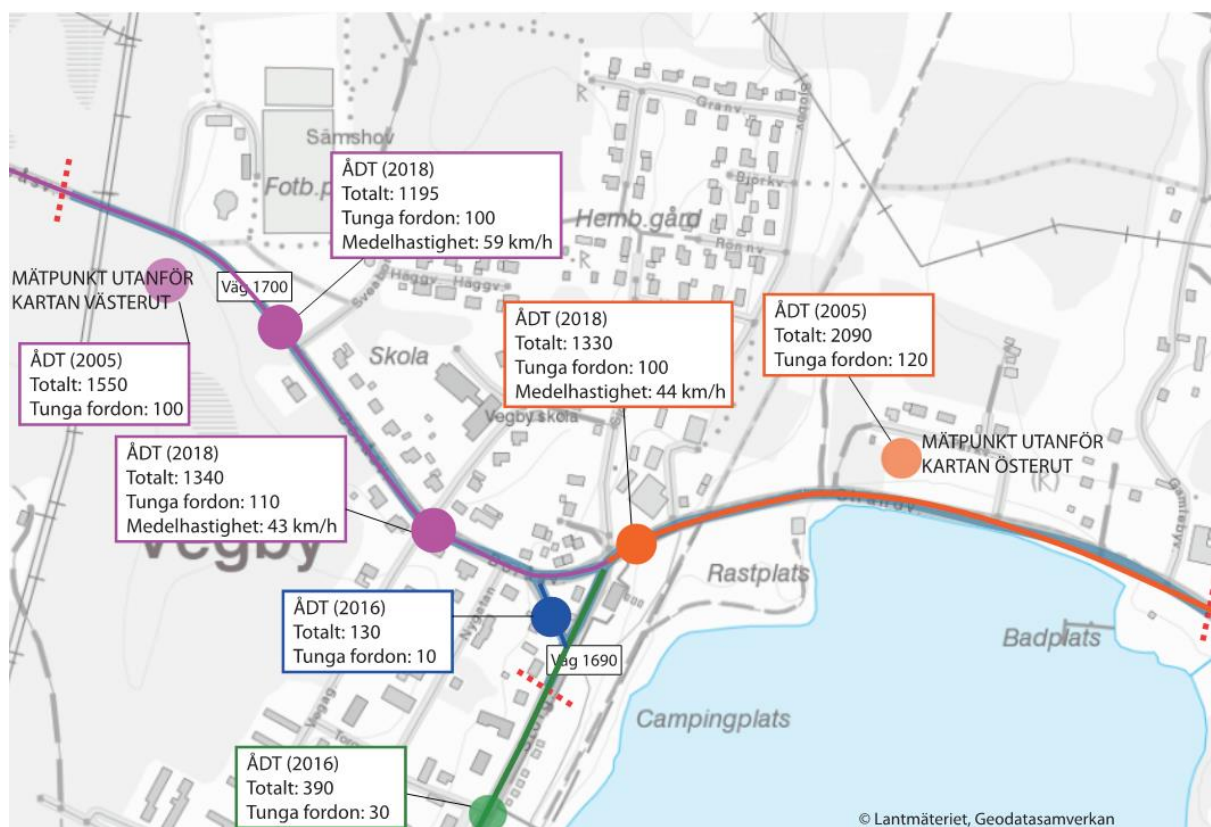
I samband med denna åtgärdsvalsstudie genomfördes på våren 2018 en trafikmätning på väg 1700. Mätningarna genomfördes vid tre punkter; en i höjd med Sveaborgsvägen, en i höjd med korsningen väg 1700/Vegagatan/Skolgatan samt en strax öster om korsningen väg 1700, väg 1690 och Sjöbovägen, se Figur 3.

Vid Sveaborgsvägen uppgick trafikmängderna till cirka 1200 fordon/dygn, vid korsningen väg 1700/Vegagatan/Skolgatan till 1340 fordon/dygn och vid korsningen väg 1700/väg 1690/Sjöbovägen till 1330 fordon/dygn. Av den totala trafiken utgjordes cirka 8 % av tung trafik vid samtliga mätpunkter.

I samband med trafikmätningen genomfördes också en hastighetsmätning. Hastighetsmätningen visar att medelhastigheten vid mätpunkten vid Sveaborgsvägen uppgår till 59 km/h. Vidare visar mätningen att 85 % av de passerande fordonen höll högre hastighet än den skyltade hastighetsgränsen. 85-percentilen, det vill säga den hastighet som 15 % av fordonen överskred, uppgick till 67 km/h. För trafik från väster har den skyltade hastigheten övergått från 70 km/h till 50 km/h cirka 100 meter väster om mätpunkten. Vid de andra två mätpunkterna var medelhastigheten lägre än den skyltade och uppgick till cirka 43 km/h. Vid korsningen väg 1700/Vegagatan/Skolgatan höll 13 % av fordonen högre hastighet än den skyltade. Vid korsningen väg 1700/väg 1690/Sjöbovägen höll 18 % av fordonen högre hastighet än den skyltade.

Det är troligt att trafiken genom Vegby ökar under sommaren och vid lov, då fler besöker köpcentrumen i Gällstad vid dessa tillfällen. Det kan nämnas att trafiken har minskat på väg 1700 de senaste åren, troligtvis på grund av att handeln i Gällstad inte drar till sig lika många besökare som tidigare.

Det finns inga mätningar av flöden på oskyddade trafikanter längs sträckan eller på korsande gång- och cykelbanor.



Figur 3 Redovisning av genomförda trafikmätningar i och i anslutning till Vegby. Mätpunkterna från 2018 är genomförda under våren 2018 i samband med denna ÅVS.

### Gång- och cykelvägnät

Gång- och cykelvägnätet i Vegby framgår av Figur 5. Från Sjöbovägen till Gamlebyvägen i öster finns en gång- och cykelväg på den norra sidan av väg 1700. Från Sjöbovägen, längs norra sidan av väg 1700, sträcker sig en gångbana väster ut fram till Sveaborgsvägen. Gångbanor finns även längs med väg 1690.

Cykelleden Ätradalsleden/Sjuhäradsrundan korsar väg 1700 vid camping- och rastplatsen.

Strax öster om väglinsen, i korsningen väg 1700/Vegagatan/Skolgatan, finns ett övergångsställe.



Figur 4 Gångbana (närmast i bild) samt gång- och cykelbana på andra sidan av vid Sjöbovägen (vänster i bild).  
(Foto: Trafikverket)

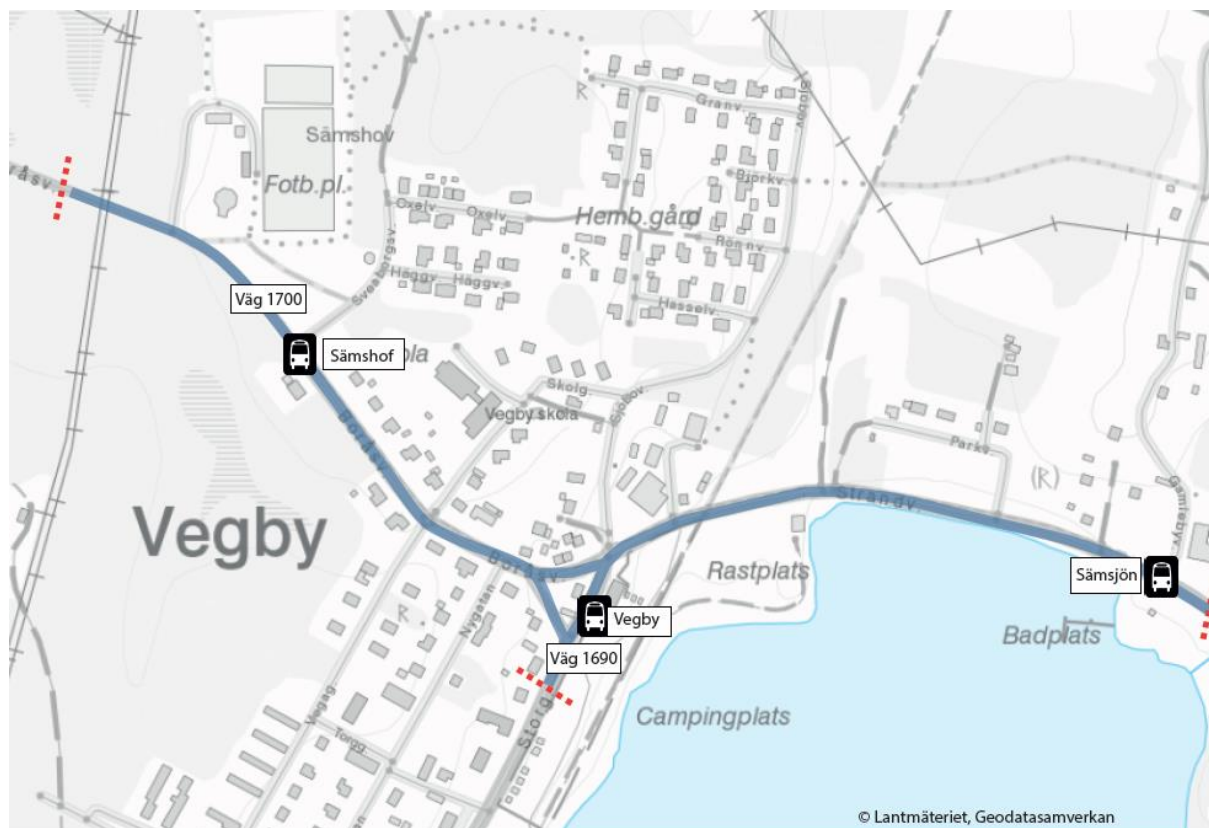


Figur 5 Gång- och cykelvägnätet

#### Kollektivtrafik och hållplatser

Utmed utredningssträckan finns tre hållplatser; Sämshof på väg 1700 i väster, Vegby i de centrala delarna på väg 1690 och Sämshöv på väg 1700 i öster, se Figur 6. Hållplatserna Sämshof och Sämshöv är fickhållplatser, det vill säga att bussen stannar i en ficka medan bakomvarande trafik fortsatt kan

passera bussen. Hållplatsen Vegby är en körbanehållplats där intilliggande gångbana kan nyttjas som väntyta. Ingen av hållplatserna är tillgänglighetsanpassade.



Figur 6 Busshållplatser i Vegby

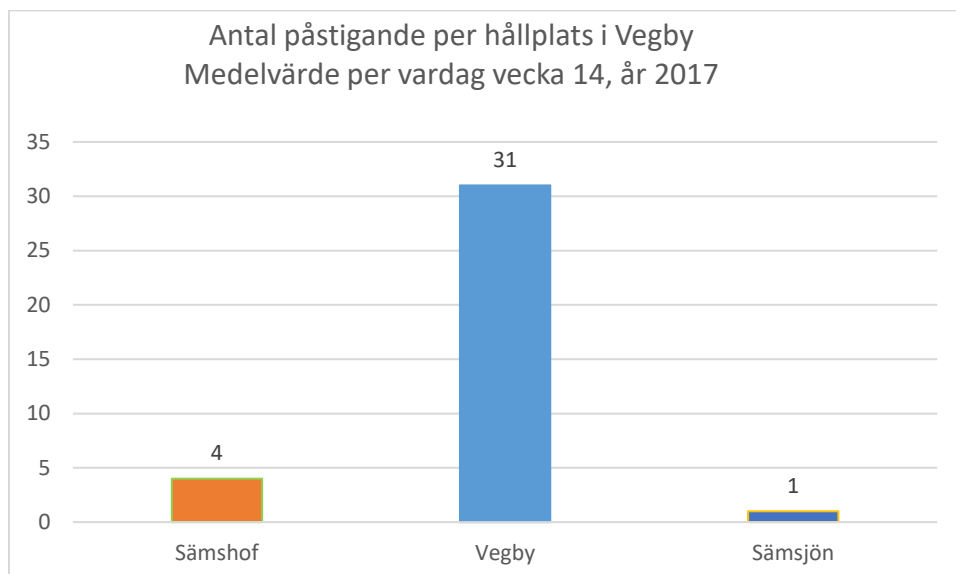
Busslinje 204 (Borås – Gällstad – Ulricehamn) trafikerar samtliga hållplatser i Vegby. Under måndag-fredag har linje 204 totalt fem turer till Ulricehamn, en som går till Gällstad och ytterligare två till Rånnaväg. Av dessa turer har en sin start i Vegby, övriga kommer från Borås. Under lördagar har linje 204 två turer mot Ulricehamn. Under måndag-fredag är antalet turer mot Borås totalt sju stycken, varav en startar på hållplats Vegby. Utöver detta går tur till Hulu. På lördagen går två turer mot Borås

Busslinje 262 (Vegby – Tvärred – Ulricehamn) har under måndag-fredag två turer mot Ulricehamn som startar i Vegby och två turer som har sin slutdestination i Vegby. Dessa turer är anropsstyrda.

För att stanna vid hållplatsen Vegby kör bussar som kommer från öster in via det östra benen i korsningen väg 1700/väg 1690. Bussar från väster svänger in via det västra benet i korsningen.

Vid Vegby skola stannar skolbussar/taxi. Skolbussen/taxin kör oftast in till skolan via Sjöbovägen och Skolgatan.

I Figur 7 redovisas antal stämplande påstigande resenärer per hållplats och dygn vid busshållplatserna i Vegby, vecka 14 år 2017. Till de stämplande resenärerna tillkommer resenärer med digitala biljetter och/eller andra biljetter som inte viseras av biljettmaskinerna på bussarna. Som ses i diagrammet är antal påstigande resenärer högst vid hållplats Vegby med drygt 31 påstigande per dygn.



Figur 7. Antal stämplande per hållplats och dygn i Vegby, vecka 14 år 2017. Källa: Västtrafik.

#### Trafiksäkerhet och trygghet

Ett utdrag har gjorts från Transportstyrelsens databas för trafikolyckor i Sverige, STRADA. Under perioden 2006-2016 har en lindrig, singelolycka med en cyklist inblandad registrerats, se Figur 10 för lokalisering.

Som framgår av Figur 10 finns ett relativt stort antal korsningspunkter och ett stort antal direktutfarter från fastigheter längs väg 1700. Längs sträckan finns hastighetsdämpande åtgärder i form av en väglins (cirkulärt, överkörningsbart gupp med smågatsten) i korsningen väg 1700/Skolgatan/Vegagatan. Det finns även chikaner (horisontell förskjutning av vägbanan) i den östra delen, i höjd med Parkvägen. Belysning finns längs med hela utredningssträckan.

På Ätradalsleden/Sjuhäradsrundans cykelbana finns bommar, se Figur 8.



Figur 8 Ätradalsleden/Sjuhäradsrundan (Foto: Google maps)



Figur 9 Väglin i korsningen mellan väg 1700, Skolgatan och Vegagatan, (Foto: Trafikverket)



Figur 10 Korsningspunkter och utfarter samt registrerade olyckor

## **Kommande utveckling - faktorer som har betydelse för studien.**

Ulricehamns kommun kommer under 2018 och 2019 ta fram förslag till nya hastigheter för flera tätorter, däribland för Vegby. Inom arbetet studeras möjligheterna att införa nya hastighetsgränser genom tätorterna. Arbetet, som troligtvis kommer föreslå 40 km/h på hela eller delar av sträckan, tas i beaktning i fortsatt arbete med åtgärdsvalsstudien.

## **Krav (funktion, tekniska, ekonomiska, miljö, trafiksäkerhet med mera)**

Det finns ett antal regelverk som måste följas vid åtgärder med fokus på bl.a. trafiksäkerhet och hållplatser. Följande riktlinjer ska följas:

- VGU - Vägar och gators utformning (Trafikverkets Publikation 2015:086)
- GCM-handboken (gång- cykel och mopedhandboken)
- Transportsystemet i samhällsplaneringen (Trafikverkets Publikation 2013:121)
- Typritningar för busshållplatser

Föreslagna åtgärder måste även uppfylla följande projektspecifika krav:

- Förslag till genomförbara/beställningsbara åtgärder som kan genomföras på kort sikt (inom 4 år) i form av skisser.
- Studien ska ta fram förslag på åtgärder som kan genomföras med medel i så kallade smärrepotten för trafiksäkerhetsåtgärder i Regional plan för Västra Götalands län.

## **Mål för lösningar (eftersträvad kvalitet)**

### **Transportpolitiska mål**

Målet för lösningar går hand i hand med de transportpolitiska målen som redovisas nedan.

#### *Övergripande mål*

Det övergripande målet för svensk transportpolitik är att säkerställa en samhällsekonomiskt effektiv och långsiktigt hållbar transportförsörjning för medborgare och näringsliv i hela landet. Under det övergripande målet finns också funktionsmål och hänsynsmål med ett antal prioriterade områden.

#### *Funktionsmålet*

Funktionsmålet handlar om att skapa tillgänglighet för människor och gods. Transportsystemets utformning, funktion och användning ska medverka till att ge alla en grundläggande tillgänglighet med god kvalitet och användbarhet samt bidra till utvecklingskraft i hela landet. Samtidigt ska transportsystemet vara jämställt, det vill säga likvärdigt svara mot kvinnors respektive mäns transportbehov.

### *Hänsynsmålet*

Hänsynsmålet handlar om säkerhet, miljö och hälsa. De är viktiga aspekter som ett hållbart transportsystem måste ta hänsyn till. Transportsystemets utformning, funktion och användning ska anpassas till att ingen ska dödas eller skadas allvarligt. Det ska också bidra till det övergripande generationsmålet för miljö och att miljökvalitetsmålen uppnås, samt bidra till ökad hälsa.

### **Åtgärdsvalsstudiens övergripande mål**

De slutliga åtgärdsförslagen ska vara kostnadseffektiva och genomförbara trafiksäkerhetsåtgärder som säkerställer en hastighetsnivå på 50 km/h respektive 40 km/h på huvudstråket väg 1700 (Boråsvägen) genom Vegby. Utöver detta ska åtgärderna vara beställningsbara som kan genomföras på kort sikt.

### **Tänkbara åtgärder**

I nedanstående tabell presenteras samtliga föreslagna åtgärder, framtagna från den gemensamma problembilden, syftandes till att uppfylla det övergripande målet för åtgärdsvalsstudien.

Tabellen presenterar kortfattat framtagna åtgärder, mot vilka problem/brister de är riktade samt det huvudsakliga steget enligt fyrstegsprincipen. Åtgärderna bedöms vidare, i tre nivåer, utifrån vilken relevans de har för uppfyllande av uppsatta mål. Därefter uppskattas åtgärdens ungefärliga kostnad. Slutligen bedöms genomförbarheten av åtgärden, följt av en bedömning om åtgärden ska gå vidare i hanteringen.

För åtgärder som markeras med ett "Ja" har, där det är motiverat, skisser med förslag till utformning tagits fram. Dessa presenteras i kapitel *Förslag till utformning av tänkbara åtgärder* tillsammans med en kortare beskrivning av åtgärden. Vid ett "Nej" motiveras detta mer utförligt under kommentarer. Även några av åtgärderna som markerats med ett "Nej" redovisas i kapitel *Förslag till utformning av tänkbara åtgärder*, men då med en kortare beskrivningar samt typillustrationer. Under kommentarer anges även om åtgärder bör kombineras med andra åtgärder och andra förbehåll.

Nr.	Problem/brist/ behov som hanteras	Åtgärd som studerats och bedömts	Steg enligt fyrstegs- principen	Relevans måluppfyllelse enligt målen i Förstå situationen (Låg/Medel/Hög)	Uppskattad kostnad för åtgärd (inkl. planering), intervall. Anges när tillämpligt.	Bedömning genomförbarhet	Gå vidare Ja/Nej	Kommentar <i>Allmän kommentar samt motiv till bortsortering om Nej</i>
1A	<p><i>Bristande trafiksäkerhet och tillgänglighet för oskyddade trafikanter samt otrygghet på grund av upplevda höga hastigheter på fordonstrafiken genom tätorten.</i></p> <p>Höga uppmätta hastigheter.</p> <p>Ingen tydlighet i att man åker in i en tätort</p>	Ombyggnation av hållplats Sämshof till en dubbel stopphållplats (timglashållplats).	3	Hög	Cirka 1 Mkr	I samband med skissarbetet har det framkommit att fastighetsgränser och befintlig infrastruktur inte överensstämmer på det underlag som kommunen har levererat. I samband med beslut om genomförande av åtgärder behöver de fastighetsrättsliga frågorna utredas mer noggrant. Eventuellt kommer markinlösen att krävas.	Ja	<p>Åtgärden har jämförts med åtgärd 1B.</p> <p>Åtgärd 1A bedöms vara den åtgärd som ger störst hastighetsdämpande effekt genom Vegby.</p> <p>Sett till genomförda hastighetsmätning är det längs utredningssträckans västra del som hastigheterna överskrider skyltad hastighetsbegränsning.</p> <p>Förslag till utformning redovisas i kapitel "Förslag till utformning av tänkbara åtgärder".</p> <p><i>Åtgärden föreslås om referenshastigheten sänks till 40 km/h.</i></p>

Nr.	Problem/brist/ behov som hanteras	Åtgärd som studerats och bedömts	Steg enligt fyrstegs- principen	Relevans måluppfyllelse enligt målen i Förstå situationen (Låg/Medel/Hög)	Uppskattad kostnad för åtgärd (inkl. planering), intervall. Anges när tillämpligt.	Bedömning genomförbarhet	Gå vidare Ja/Nej	Kommentar Allmän kommentar samt motiv till bortsortering om Nej
1B	<p><i>Bristande trafiksäkerhet och tillgänglighet för oskyddade trafikanter samt otrygghet på grund av upplevda höga hastigheter genom tätorten.</i></p> <p>Höga uppmätta hastigheter.</p> <p>Ingen tydlighet i att en man åker in i en tätort</p>	Ombyggnation av hållplats Sämshof. till en enkel stopphållplats.	3	Medel	Kostnad ej uppskattad	Se 1 A	Alternativ till 1A	<p>Åtgärden har jämförts med åtgärd 1A.</p> <p>Åtgärd 1B bedömts ha en stor hastighetsdämpande effekt, dock inte lika stor hastighetsdämpande effekt som alternativ 1A.</p> <p>Typillustration redovisas i kapitel "Förslag till utformning av tänkbara åtgärder". Se även det kapitel för mer information.</p> <p><i>Åtgärden föreslås endast om referenshastigheten sänks till 40 km/h.</i></p>
2A	<p><i>Bristande trafiksäkerhet och tillgänglighet för oskyddade trafikanter.</i></p> <p>Det saknas gång- och cykelbana mellan idrottsplatsen och korsningen väg</p>	Gång- och cykelbana anläggs mellan idrottsplatsen och Skolgatan, strax söder om Vegby skolans skolgård.	4	Medel	Kostnad ej uppskattad	Låg. Stort markintrång på kommunal skolmark	Nej	Har tillsammans med 2B och 2C utgjort ett av alternativen för dragning av en ny gång- och cykelbana. Har valts bort i samråd med kommunen.

Nr.	Problem/brist/ behov som hanteras	Åtgärd som studerats och bedömts	Steg enligt fyrstegs- principen	Relevans måluppfyllelse enligt målen i Förstå situationen (Låg/Medel/Hög)	Uppskattad kostnad för åtgärd (inkl. planering), intervall. Anges när tillämpligt.	Bedömning genomförbarhet	Gå vidare Ja/Nej	Kommentar Allmän kommentar samt motiv till bortsortering om Nej
	1700/Vegagatan/ Skolgatan.							
2B	<p><i>Bristande trafiksäkerhet och tillgänglighet för oskyddade trafikanter.</i></p> <p>Det saknas gång- och cykelbana mellan idrottsplatsen och korsningen väg 1700/Vegagatan/Skolgatan.</p>	Gång- och cykelbana anläggs längs nordöstra sidan av väg 1700, mellan idrottsplatsen och korsningen väg 1700/Vegagatan/Skolgatan.	2, 3	Hög	Cirka 1,7 Mkr – 3 Mkr beroende på typfall 1 eller typfall 2.	Se 1 A	Ja	<p>Har tillsammans med 2A och 2C utgjort ett av alternativen för dragning av en ny gång- och cykelbana. Förslaget har prioriterats framför de andra då det ansluter bäst till närliggande fastigheter samt "endast" innebär en breddning av befintlig infrastruktur. Den mest naturliga sträckningen sett till ev. framtida gång- och cykelvägnät genom Vegby.</p> <p>Förslag till utformning redovisas i kapitel "Förslag till utformning av tänkbara åtgärder".</p>
2C	<p><i>Bristande trafiksäkerhet och tillgänglighet för oskyddade trafikanter.</i></p> <p>Det saknas gång- och cykelbana mellan</p>	Gång- och cykelbana anläggs längs sydvästra sidan av väg 1700, mellan idrottsplatsen och korsningen väg 1700/Vegagatan/Skolgatan.	2, 3	Medel	Kostnad ej uppskattad	Se 1 A	Nej	Har tillsammans med åtgärd 2A och 2B utgjort ett av alternativen för dragning av en ny gång- och cykelbana. Har valts bort i samråd med kommunen.

Nr.	Problem/brist/ behov som hanteras	Åtgärd som studerats och bedömts	Steg enligt fyrstegs- principen	Relevans måluppfyllelse enligt målen i Förstå situationen (Låg/Medel/Hög)	Uppskattad kostnad för åtgärd (inkl. planering), intervall. Anges när tillämpligt.	Bedömning genomförbarhet	Gå vidare Ja/Nej	Kommentar Allmän kommentar samt motiv till bortsortering om Nej
	idrottsplatsen och korsningen väg 1700/Vegagatan/Skolgatan.							
3	<p><i>Bristande trafiksäkerhet och tillgänglighet för oskyddade trafikanter</i></p> <p>Det saknas trafiksäker passage för oskyddade trafikanter mellan gångbanan på norra sidan av väg 1700 och Vegagatan (dvs över väg 1700 strax väster om väglinsen)</p>	Anläggande av trafiksäker gång- och cykelpassage väster om väglinsen.	2	Hög	Kostnaden finns inkluderad i kostnad för åtgärd 2B	Hög	Ja	<p>Förslag till utformning redovisas i kapitel "Förslag till utformning av tänkbara åtgärder".</p> <p>Utförs helst tillsammans med åtgärd 2B.</p> <p>Befintligt övergångsställe öster om väglinsen blir kvar.</p>
4A	<i>Bristande tydlighet samt bristande upplevd funktionalitet och otrygghet för</i>	Optimering/ Förtydligande av befintlig väglins.	2	Hög	Ca 100 000 kr	Hög, ingen ny mark behöver tas i anspråk.	Ja	<p>Åtgärden har jämförts med åtgärderna 4B och 4C.</p> <p>Åtgärden är det alternativ som bedömts bidra till högst måluppfyllelse.</p>

Nr.	Problem/brist/ behov som hanteras	Åtgärd som studerats och bedömts	Steg enligt fyrstegs- principen	Relevans måluppfyllelse enligt målen i Förstå situationen (Låg/Medel/Hög)	Uppskattad kostnad för åtgärd (inkl. planering), intervall. Anges när tillämpligt.	Bedömning genomförbarhet	Gå vidare Ja/Nej	Kommentar Allmän kommentar samt motiv till bortsortering om Nej
	<p><i>motorfordonstrafik och boende</i></p> <p>Korsningen väg 1700/Vegagatan/Skolgatan upplevs otydlig, otrygg och icke funktionell. Dagens väglins anses ej uppfylla sitt syfte.</p> <p>Upplevd höghastighet på platsen.</p>							Förslag till utformning redovisas i kapitel "Förslag till utformning av tänkbara åtgärder".
4B	<p><i>Bristande tydlighet samt bristande upplevd funktionalitet och otrygghet för motorfordonstrafik och boende</i></p> <p>Korsningen väg 1700/Vegagatan/Skolgatan upplevs otydlig, otrygg och</p>	<p>Väglinsen tas bort.</p> <p>Korsningen regleras med väjning för anslutande vägar</p>	2	Medel	Kostnad ej uppskattad	Hög, ingen ny mark behöver tas i anspråk.	Nej	<p>Åtgärden har jämförts med åtgärderna 4A och 4C.</p> <p>Åtgärden är inte aktuell då åtgärd 4A bedöms bidra till att lösa problemet bättre.</p>

Nr.	Problem/brist/ behov som hanteras	Åtgärd som studerats och bedömts	Steg enligt fyrstegs- principen	Relevans måluppfyllelse enligt målen i Förstå situationen (Låg/Medel/Hög)	Uppskattad kostnad för åtgärd (inkl. planering), intervall. Anges när tillämpligt.	Bedömning genomförbarhet	Gå vidare Ja/Nej	Kommentar Allmän kommentar samt motiv till bortsortering om Nej
	<p>icke funktionell. Dagens väglins anses ej uppfylla sitt syfte.</p> <p>Upplevd höghastighet på platsen.</p>							
4C	<p><i>Bristande tydlighet samt bristande upplevd funktionalitet och otrygghet för motorfordonstrafik och boende</i></p> <p>Korsningen väg 1700/Vegagatan/Sk olgatan upplevs otydlig, otrygg och icke funktionell. Dagens väglins anses ej uppfylla sitt syfte.</p>	<p>Väglinsen tas bort och ersätts av förhöjd fyrvägskorsning.</p>	3	Hög	Kostnad ej uppskattad	Hög, ingen ny mark behöver tas i anspråk.	Nej	<p>Åtgärden har jämförts med åtgärder 4A och 4B.</p> <p>Åtgärden är inte aktuell då åtgärd 4A bedöms bidra till att lösa problemet bättre.</p> <p>Åtgärden kan skapa problem med buller och vibrationer. Gupp längs statliga vägar vill helst undvikas.</p>

Nr.	Problem/brist/ behov som hanteras	Åtgärd som studerats och bedömts	Steg enligt fyrstegs- principen	Relevans måluppfyllelse enligt målen i Förstå situationen (Låg/Medel/Hög)	Uppskattad kostnad för åtgärd (inkl. planering), intervall. Anges när tillämpligt.	Bedömning genomförbarhet	Gå vidare Ja/Nej	Kommentar Allmän kommentar samt motiv till bortsortering om Nej
	Upplevd höghastighet på platsen.							
5	<i>Bristande trafiksäkerhet och tillgänglighet för oskyddade trafikanter.</i>	Breddning av befintlig gång- och cykelbana mellan korsning väg 1700/ Vegagatan/Skolga tan och Sjöbovägen.	2	Hög	Kostnad ej uppskattad	Se 1 A	Ja (på lång sikt)	Då åtgärden inte förväntas kunna genomföras inom kort sikt tas inget förslag till utformning fram.  Förslaget bygger på breddning likt åtgärd 2B.
6A	<i>Bristande trafiksäkerhet, trygghet och tydlighet för fordonstrafiken och till viss mån även för oskyddade trafikanter</i>  Korsningen (vid butiken) mellan väg 1700 och väg 1690 är bred och skapar otydlighet för fordon som ska	Avsmalning av korsningen mellan väg 1700 och 1690 (vid butiken) genom breddning av gångbanan på den västra sidan.	2	Medel	Kostnad ej uppskattad	Hög	Nej	Förslag till utformning redovisas i kapitel "Förslag till utformning av tänkbara åtgärder".  Samråd med innehavaren av affären och kommunen nödvändig för att komma fram till vilken lösning av 6A (med eller utan 6D), och 6C som är mest lämplig  Åtgärden "styr upp" motortrafiken i korsningen samt ger oskyddade trafikanter möjlighet korsa körbanan på kortare tid.  Genom att minska själva körytan kan det ge en viss trafiksäkerhetshöjande effekt

Nr.	Problem/brist/ behov som hanteras	Åtgärd som studerats och bedömts	Steg enligt fyrstegs- principen	Relevans måluppfyllelse enligt målen i Förstå situationen (Låg/Medel/Hög)	Uppskattad kostnad för åtgärd (inkl. planering), intervall. Anges när tillämpligt.	Bedömning genomförbarhet	Gå vidare Ja/Nej	Kommentar Allmän kommentar samt motiv till bortsortering om Nej
	svänga in på eller ut från väg 1690.							samt öka trygghetskänsla för oskyddade trafikanter.
6B	<i>Bristande trafiksäkerhet, trygghet och tydlighet för fordonstrafiken</i>  Korsningen (vid butiken) mellan väg 1700 och 1690 är bred och skapar otydighet för fordon som ska svänga in på eller ut från väg 1690.	Stängning av det västra "benet" i korsningen.	2	Låg	Kostnad ej uppskattad	Medel	Nej	Inga problem med trafiksäkerhet, kapacitet eller dyl. har framkommit under studiens gång. Att behålla den grundläggande infrastrukturlösningen har bedömts vara en godtagbar lösning.
6C	<i>Bristande trafiksäkerhet, trygghet och tydlighet för fordonstrafiken och för oskyddade trafikanter</i>	Uppstyrning av korsning genom att antagen detaljplans utformning genomförs. Gångpassage anläggs strax väster om Sjöbovägen. Affärens	2	Hög	500 000 – 900 000 kr	Medel	Ja	Förslag till utformning redovisas i kapitel "Förslag till utformning av tänkbara åtgärder".  Samråd med innehavaren av affären och kommunen nödvändig för att komma fram till vilken lösning av 6A (med eller utan 6D), och 6C som är mest lämplig.

Nr.	Problem/brist/ behov som hanteras	Åtgärd som studerats och bedömts	Steg enligt fyrstegs- principen	Relevans måluppfyllelse enligt målen i Förstå situationen (Låg/Medel/Hög)	Uppskattad kostnad för åtgärd (inkl. planering), intervall. Anges när tillämpligt.	Bedömning genomförbarhet	Gå vidare Ja/Nej	Kommentar Allmän kommentar samt motiv till bortsortering om Nej
		parkering iordningställs						
6D	<i>Bristande trafiksäkerhet, trygghet och tydlighet för oskyddade trafikanter</i>	Anläggande av hastighetssäkrad gångpassage öster om korsningen väg 1700/Storgatan.	2	Låg	Kostnad ej uppskattad	Hög	Ja	Kan samordnas med 6A
7A	<i>Bristande tillgänglighet för oskyddade trafikanter.</i>  Båda hållplatslägena för busshållplats Vegby saknar tillgänglighetsanpa ssning.	Tillgänglighetsan passning av hållplats Vegby.	2, 3	Hög	Kostnad ej uppskattad.	Hög	Ja	Då hållplatsen har fler än 20 påstigande per dygn bör den i enlighet med Trafikverkets riktlinjer tillgänglighetsanpassas.  Standardritningar för tillgänglighetsanpassning för hållplatser inom VGR föreslås användas.
7B	<i>Bristande tillgänglighet för oskyddade trafikanter samt otrygghet på grund av upplevda höga</i>	Omlokalisering och ombyggnation av hållplats Vegby. Anläggs på väg 1700 och utföras som dubbelriktad	3	Hög	Kostnad ej uppskattad	Låg, lutningen på sträckan omöjliggör åtgärden.	Nej	Alternativet har valt bort då det inte finns tillräckligt med utrymme på angiven plats samt att lutningarna är för branta (ca 5-6 %).  En stopphållplats i brant lutning ökar bland annat risken

Nr.	Problem/brist/ behov som hanteras	Åtgärd som studerats och bedömts	Steg enligt fyrstegs- principen	Relevans måluppfyllelse enligt målen i Förstå situationen (Låg/Medel/Hög)	Uppskattad kostnad för åtgärd (inkl. planering), intervall. Anges när tillämpligt.	Bedömning genomförbarhet	Gå vidare Ja/Nej	Kommentar Allmän kommentar samt motiv till bortsortering om Nej
	<p><i>hastigheter genom tätorten.</i></p> <p>Båda hållplatslägena för busshållplats Vegby saknar tillgänglighetsanpassning.</p>	<p>stopphållplats (timplashållplats).</p>						<p>för att en stillastående buss blir påkörd vid halka. Max 2 % lutning rekommenderas.</p>
8	<p><i>Bristande trafiksäkerhet och tydlighet för oskyddade trafikanter och motorfordonstrafik</i></p> <p>Motorfordonstrafik uppmärksammas inte tillräckligt på att gång- och cykelleden Ätradalsleden/Sjuhäradrundan</p>	<p>Anläggande av trafiksäker GC-passage för Ätradalsleden/Sjuhäradrundan.</p>	2, 3	Hög	400 000 kr – 500 000 kr	Hög	Ja	<p>Förslag till utformning redovisas i kapitel "Förslag till utformning av tänkbara åtgärder".</p>

Nr.	Problem/brist/ behov som hanteras	Åtgärd som studerats och bedömts	Steg enligt fyrstegs- principen	Relevans måluppfyllelse enligt målen i Förstå situationen (Låg/Medel/Hög)	Uppskattad kostnad för åtgärd (inkl. planering), intervall. Anges när tillämpligt.	Bedömning genomförbarhet	Gå vidare Ja/Nej	Kommentar Allmän kommentar samt motiv till bortsortering om Nej
	passerar/korsar väg 1700.							
9	<p><i>Bristande trafiksäkerhet och tillgänglighet för oskyddade trafikanter</i></p> <p>Det saknas trafiksäker passage för oskyddade trafikanter mellan gång- och cykelvägen på norra sidan av väg 1700 och caféet på den södra sidan.</p>	Anläggande av trafiksäker gång- och cykelpassage över väg 1700 i höjd med caféet (Nyfiket).	2, 3	Hög	Kostnad ej uppskattad	Medel, dock bör anslutande väg norr om väg 1700 stängas (åtgärd 10)	Nej	<p>Förslag till utformning redovisas i kapitel "Förslag till utformning av tänkbara åtgärder".</p> <p>Prioriteras ej av kommunen</p>
10	<p><i>Bristande trafiksäkerhet för oskyddade trafikanter och motorfordon.</i></p> <p>Det finns ett stort antal utfarter från fastigheter längs</p>	Stängning av utfart från fastighet, i höjd med caféet, på norra sidan av väg 1700.	2	Medel	Kostnad ej uppskattad	Medel	Hänger i första hand ihop med åtgärd 9	Stängning av utfarten underlättar för anläggandet av en gångpassage men även om gångpassagen inte genomförs finns det trafiksäkerhetsmässiga fördelar med att minimera antalet anslutningar längs sträckan.

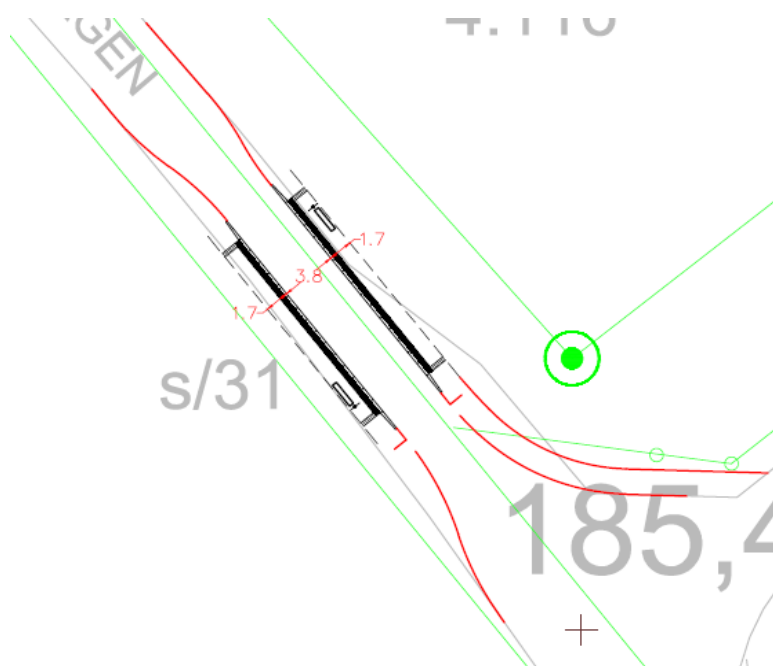
Nr.	Problem/brist/ behov som hanteras	Åtgärd som studerats och bedömts	Steg enligt fyrstegs- principen	Relevans måluppfyllelse enligt målen i Förstå situationen (Låg/Medel/Hög)	Uppskattad kostnad för åtgärd (inkl. planering), intervall. Anges när tillämpligt.	Bedömning genomförbarhet	Gå vidare Ja/Nej	Kommentar Allmän kommentar samt motiv till bortsortering om Nej
	med väg 1700. Ligger precis där lämpligt lokalisering av gång- och cykelpassage föreslås.							
13	<i>Bristande trafiksäkerhet och tillgänglighet för oskyddade trafikanter</i>  Upplevde höga hastigheter längs utrednings- sträckans östra del.	Sänkt hastighet sommartid i höjd med badplatsen.	1	Hög	Kostnad ej uppskattad		Nej	Eventuell hastighetssänkning längs sträckan beslutas av Ulricehamns kommun. Samråd med kommunen bör ske ang. sträckans hastighetsbegränsning.
14	<i>Bristande trafiksäkerhet och tillgänglighet för oskyddade trafikanter och motorfordonstrafik</i>	Siktröjning eventuell schaktning av slänt	3	Medel	Kostnad ej uppskattad, då den är beroende av utformningen på åtgärd 5		Ja, i samband med åtgärd 5.  Nej, som enskild åtgärd	Dagens sikt är godtagbar.  Ordinarie siktröjning är av stor vikt.  Det är även viktigt att snöupplag inte skymmer sikten västerut.

Nr.	Problem/brist/ behov som hanteras	Åtgärd som studerats och bedömts	Steg enligt fyrstegs- principen	Relevans måluppfyllelse enligt målen i Förstå situationen (Låg/Medel/Hög)	Uppskattad kostnad för åtgärd (inkl. planering), intervall. Anges när tillämpligt.	Bedömning genomförbarhet	Gå vidare <i>Ja/Nej</i>	Kommentar <i>Allmän kommentar samt motiv till bortsortering om Nej</i>
	Trafik som ansluter väg 1700 från Sjöbovägen upplever dålig sikt västerut.							Vid ett eventuellt anläggande gång- och cykelväg flyttas cyklisterna närmare korsningen. Detta gör att schaktning för att förbättra sikten västerut bör genomföras.

## Förslag till utformning av tänkbara åtgärder

### Åtgärd 1A Dubbel stopphållplats (timplashållplats)

Dubbel stopphållplats (timplashållplats) används i tätort och är utformad med avsmalningar av gatans körbana på ett sådant sätt att fordon i båda riktningar måste stanna när bussen står på hållplatsen. Den dubbla stopphållplatsen kräver liten yta, har en bussprioriterande effekt och möjliggör god angöring, hög plattform och god plats för väntande passagerare. Hållplatstypen innebär en hög trafiksäkerhet vid hållplatsområdet. Genom att utföra hållplats Sämhof i detta utförande finns möjlighet till hastighetsdämning i det snittet som uppvisat högst uppmätt hastighet. Hållplatsens utformning skapar även en "port-/entrékänsla" som förstärker uppfattningen av att man närmar sig tätbebyggt område. Gångbanan norr om väg 1700 leds in på den kommunala Sveaborgsvägen. Hållplatsen föreslås att tillgänglighetsanpassas. Bredden på körbanan föreslås vara 3,8 meter. Observera att dubbel stopphållplats endast ska anläggas vid VR högst 40 km/h enligt VGU.



Figur 11 Åtgärd 1A - Förslag till utformning. Se Bilaga 1 Skisser (Ritning T-31-1-001) för full skiss.

### Åtgärd 1B Enkel stopphållplats

Enkel stopphållplats är utformad så att fordon i samma riktning inte kan passera när bussen står vid hållplatsen. Hållplatstypen kräver liten yta, har en bussprioriterande effekt och möjliggör normalt god angöring och hög plattform. Hållplatstypen innebär en högre trafiksäkerhet vid hållplatsområdet än dagens utformning på hållplats Sämhof. Nackdelen med typen är att fordon i motgående körriktning inte får någon hastighetsdämpande effekt, utan kan "köra på som vanligt". Observera att även enkel stopphållplats endast ska anläggas vid VR högst 40 km/h enligt VGU.



Figur 12 Åtgärd 1B - Typillustration, Busshållplatser- exempel, råd och detaljer, publikation 2010:05

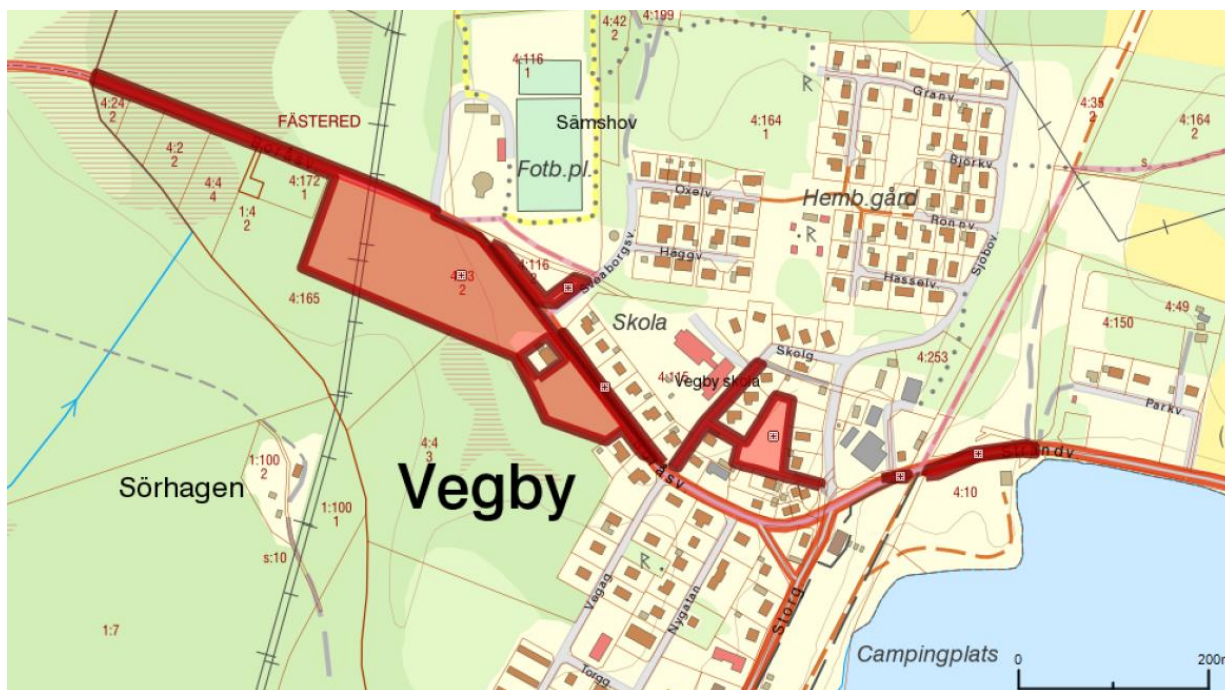
**Åtgärd 2B Gång- och cykelbana mellan idrottsplatsen och korsningen väg 1700/Vegagatan/Skolgatan samt Åtgärd 3 Anläggande av trafiksäker gång- och cykelpassage (övergångsställe) väster om väglinsen**

En breddning av befintlig gångbana för att möjliggöra för cyklar att färdas trafiksäkrare föreslås på sträckan Sveabergsgatan till Skolgatan. Breddningen föreslås till största delen in mot fastigheterna, då vägens bredd och bombering gör det svårt med breddning åt andra hållet. Längs väg 1700 finns en långsmal fastighet som behöver tas i anspråk (se fastighetskarta nedan). Fastigheterna innanför denna långsmala fastighet verkar tagit denna mark i anspråk, då häckar och staket går nära dagen väggkant. Dialog och kommunikation med både fastighetsägare och närboende är viktigt i ett tidigt skede.

För att möjliggöra för oskyddade trafiken söder om väg 1700 att nå den föreslagna gång- och cykelbanan föreslås att en gång- och cykelpassage anläggs strax väster om väglinsen. Passagen öster om väglinsen är reglerad som övergångsställe. Det är Viktigt att passagerna har samma reglering och att inte olika regler gäller beroende på om man passerar höger eller vänster om väglinsen. Med andra ord anläggs den nya passagen som oreglerad bör även dagens övergångsställe tas bort.



Figur 13 Åtgärd 2B och 3 - Förslag till utformning. Se Bilaga 1 Skisser (Ritning T-31-1-001) för full skiss.



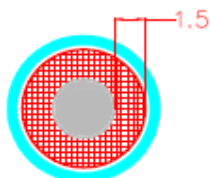
Fastighet: Vegby 4:43 – Rödfärgade ytor

#### Åtgärd 4A Optimering av väglins

Genom att behålla dagens utformning och förtydliga den förväntas korsningen uppfattas tydligare och tryggare. Hastighetsmätningen påvisar inga höga hastigheter i anslutning till korsning. Huruvida detta beror på dagens utformning eller ej är svårt att fastslå.

Om även åtgärd 3, gång- och cykelpassage, utförs kommer tydligheten öka ytterligare.

Väglinsen förtydligas visuellt genom att stensättningen breddas och kompletteras med målning.



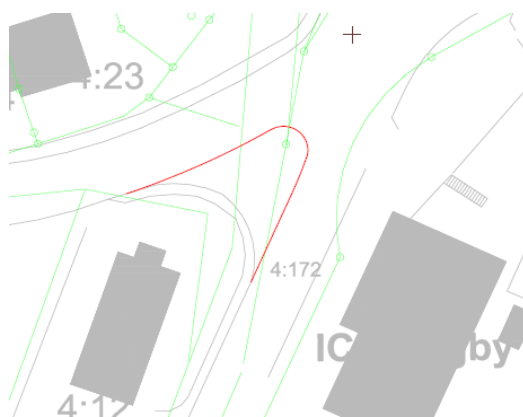
Figur 14 Åtgärd 4A - Förslag till utformning. Se Bilaga 1 Skisser (Ritning T-31-1-001) för full skiss.

#### Åtgärd 6A Avsmalning av korsningen mellan väg 1700 och väg 1690

Korsningens södra ben ansluter, i en kraftig lutning, mycket brett till väg 1700. Den stora asfaltsytan kan skapa otydlighet och osäkerhet för både bilister och oskyddade trafikanter. Genom att smalna av och "styra upp korsningen" förväntas en viss trafiksäkerhetshöjande effekt och ökad trygghet uppnås. Detta gäller inte minst de oskyddade trafikanterna som, om förslaget anläggs, får en yta att "ta sikte mot" när de korsar väg 1690.

Idag sker parkering till affären något ostrukturerat på ytorna i affärens närområde. Backning ut i korsningen väg 1700/1690 sker regelbundet. Genom att styra upp korsningen kan eventuellt en bättre parkeringssituation erhållas.

Den detaljplan som reglerar campingplatsen "Detaljplan för del av Vegby 4:33 m fl, "Campingens"" fastslår ett annat korsningsutförande (se gröna linjen, öster om korsningen i Figur 15). Då detta inte genomförts i anslutning till att övriga i detaljplanen planerade åtgärder genomförts bortses i detta förslag från detta utförande.



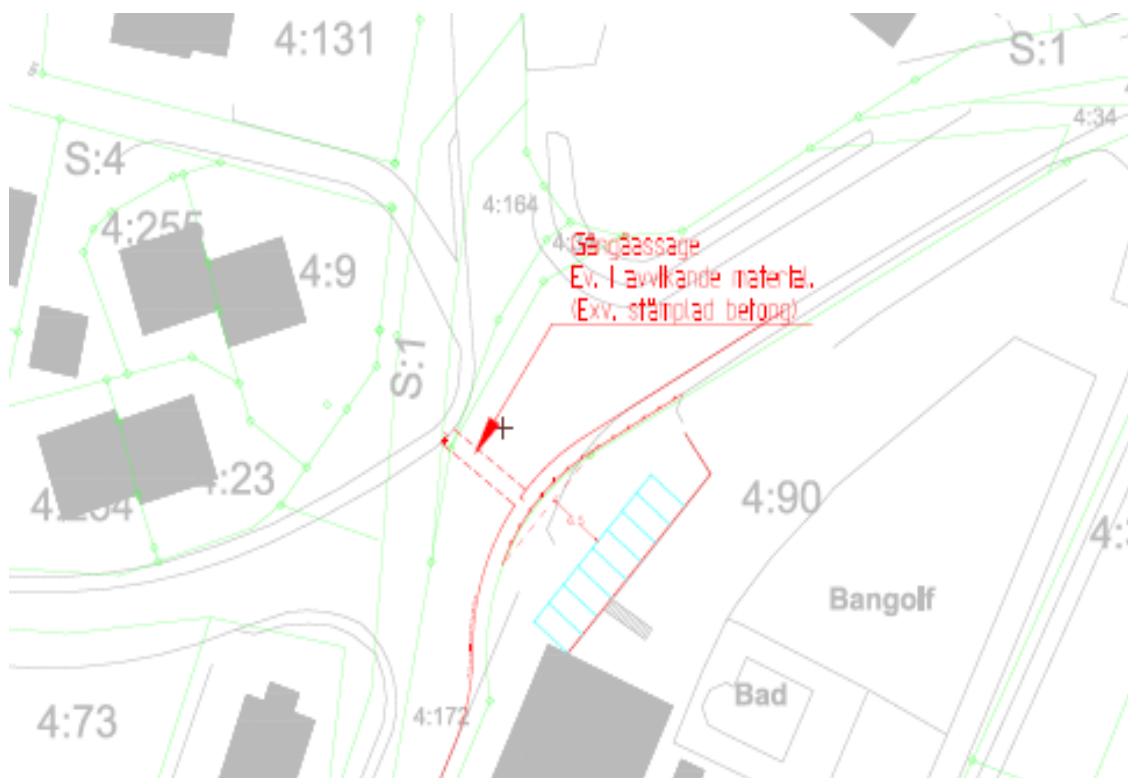
Figur 15 Åtgärd 6A - Förslag till utformning. Se Bilaga 1 Skisser (Ritning T-31-1-002) för full skiss

Åtgärd 6C (alternativ till åtgärd 6A) Iordningsställande av parkering, uppstyrning av korsningen samt gångpassage över väg 1700.

Storgatans anslutningspunkt till väg 1700 iordningställs utifrån den antagna detaljplanen. Detta innebär att korsningen/asfaltsytan minskas. Längs kantstenen kan en gångbana anläggas. Gångbanan möjliggör för att anlägga gångpassage över väg 1700.

Mellan gångbanan och parkeringsytan bör någon typ av räcke sättas upp för att hindra bilar att köra över gångbanan då de ska parkera. Bakom parkeringsplatserna är avståndet 6,5 meter, något som gör att backning kan ske utan några större problem. Streckad linje innebär sänkt kantsten för att möjliggöra angöring till parkeringsytan.

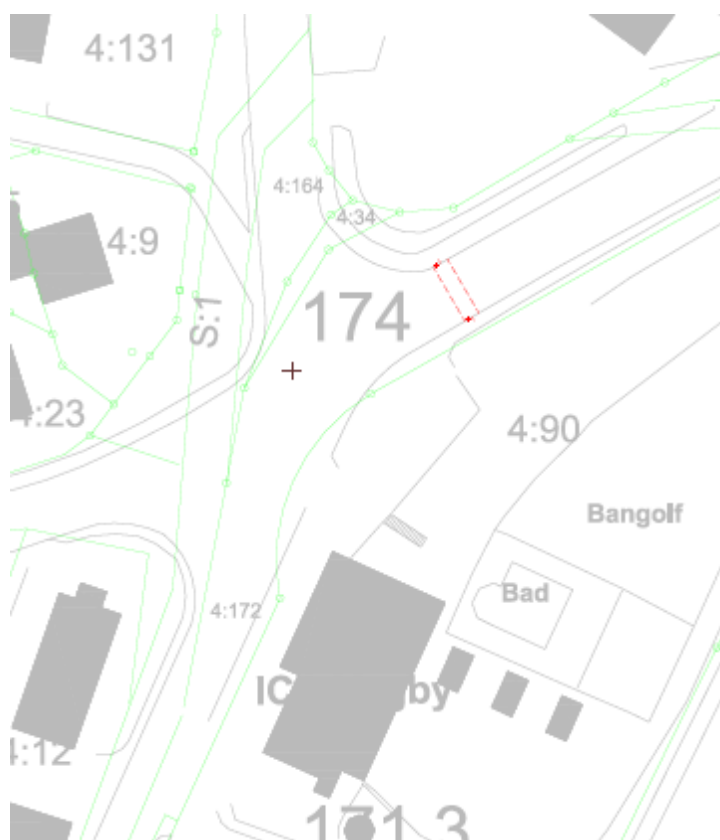
Utformningen möjliggör även för att gångbanan kan anläggas framför affären. Dock bör en diskussion initieras med innehavaren av affären angående parkering. Den parkering som sker idag direkt utanför affären skapar lägre trafiksäkerhet och trygghet hos oskyddade trafikanter.



Figur 16 Åtgärd 6C - Förslag till utformning. Se Bilaga 1 Skisser (Ritning T-31-1-006) för full skiss

Åtgärd 6D (med eller utan alternative 6A) Gångpassage öster om korsningen väg1700/Storgatan/Sjöbovägen

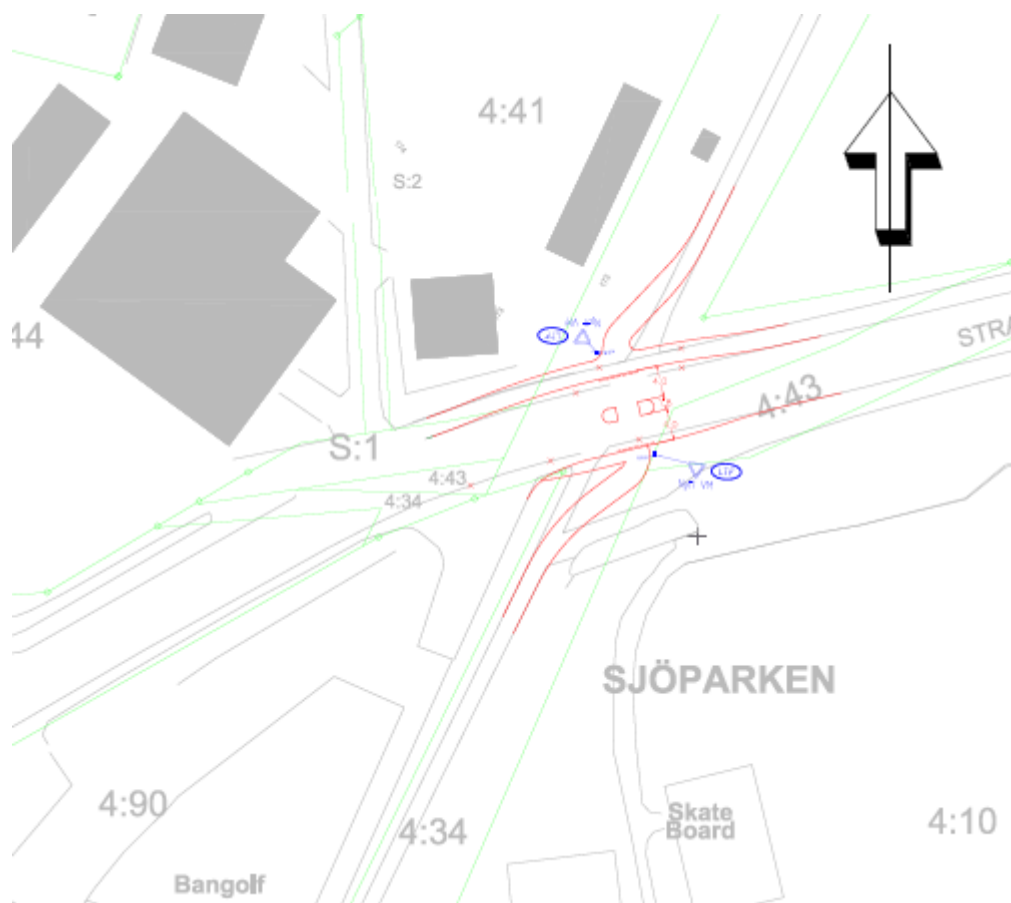
En gångpassage anläggs över väg 1700 strax öster om korsningen väg1700/Storgatan/Sjöbovägen. Åtgärderna kan utföras enskilt eller kombineras med 6A.



Figur 17 Åtgärd 6D - Förslag till utformning. Se Bilaga 1 Skisser (Ritning T-31-1-007) för full skiss

### Åtgärd 8 Anläggande av trafiksäker GC-passage för Åtradalsleden/Sjuhäradsrundan

GC-passagen bör tydliggöras för trafikanter på väg 1700. Av trafiksäkerhetsskäl har passagen styrts upp så att den ansluter vinkelrätt till väg 1700. Detta innebär dock en sämre komfort för cyklisterna. Utformning kräver ett markintrång.



Figur 18 Åtgärd 8 - Förslag till utformning. Se Bilaga 1 Skisser (Ritning T-31-1-008) för full skiss

## Paketeringsförslag

Paket	Ingående lösningar	Kommentar
A	<p><b>Gång- och cykelbana genom samhället</b></p> <p><i>Åtgärd 2B</i> - Gång- och cykelbana anläggs längs nordöstra sidan av väg 1700, mellan idrottsplatsen och korsningen väg 1700/Vegagatan/Skolgatan.</p> <p><i>Åtgärd 5</i> - Breddning av befintlig gång- och cykelbana mellan korsning väg 1700/Vegagatan/Skolgatan och Sjöbovägen.</p> <p><i>Åtgärd 14</i> – Siktröjning, eventuellt schaktning av slänt.</p>	<p>Åtgärder för ökad trafiksäkerhet, trygghet, tillgänglighet och framkomlighet för oskyddade trafikanter.</p> <p>Högst prioriterat av kommunen samt Vegby vägförening.</p>
B	<p><b>Centrala Vegby</b></p> <p><i>Åtgärd 6A (med eller utan 6D)</i>- Avsmalning av korsningen mellan väg 1700 och 1690 (vid butiken) genom breddning av gångbanan på den västra sidan alternativt</p> <p><i>Åtgärd 6C</i> Iordningsställande av parkering, uppstyrning av korsningen samt gångpassage över väg 1700.</p> <p><i>Åtgärd 7A</i> - Tillgänglighetsanpassning av hållplats Vegby.</p>	<p>Åtgärder för ökad trafiksäkerhet, trygghet, tillgänglighet och framkomlighet för oskyddade trafikanter samt motorfordonstrafik.</p> <p>Nummer två i kommunen och Vegby vägförenings prioriteringslista.</p> <p>Åtgärd 7A finns ej med i kommunen och Vegby vägförening prioriteringslista. Antalet påstigande berättigar dock till en anpassning i enlighet med gällande riktlinjer.</p>
C	<p><b>Tätortsentré mot Vegby från väster</b></p> <p><i>Åtgärd 1A</i> - Ombyggnation av hållplats Sämshof till en dubbel stopphållplats (timglashållplats).</p>	<p>Åtgärder för ökad trafiksäkerhet, trygghet, tillgänglighet och framkomlighet för oskyddade trafikanter.</p> <p>Nummer tre i kommunen och Vegby vägförenings prioriteringslista.</p> <p><i>Åtgärden föreslås endast om referenshastigheten sänks till 40 km/h.</i></p>

Paket	Ingående lösningar	Kommentar
D	<p><b>Ätradalsleden/Sjuhäradsrundan</b></p> <p><i>Åtgärd 8 - Anläggande av trafiksäker GC-passage för Ätradalsleden/Sjuhäradsrundan.</i></p>	<p>Åtgärder för ökad trafiksäkerhet, trygghet, tillgänglighet och framkomlighet för oskyddade trafikanter.</p> <p>Nummer tre i kommunen och Vegby vägförenings prioriteringslista.</p>
E	<p><b>Väglinsen</b></p> <p><i>Åtgärd 4A - Optimering/Förtydligande av befintlig väglins.</i></p> <p><i>Åtgärd 3 - Anläggande av trafiksäker gång- och cykelpassage väster om väglinsen.</i></p>	<p>Åtgärder för ökad trygghet, tillgänglighet och framkomlighet för oskyddade trafikanter samt motorfordonstrafik.</p> <p>Nummer fyra i kommunen och Vegby vägförenings prioriteringslista.</p> <p>Åtgärd 3 finns ej med i kommunen och Vegby vägförening prioriteringslista. För att uppnå en ökad säkerhet och trygghetskänsla samt att få en bättre koppling till eventuell ny gång- och cykelbana bör åtgärden genomföras i samband med att väglinsen justeras.</p>

## Effektbedömning

Lösning / Paket	Samhällsekonomi	Fördelning	Transportpolitisk	Gå vidare Ja/Nej	Kommentar
	Nytto-kostnadsbedömning. <u>Beskrivning</u> av största nyttorna/effekterna (+/-) samt bedömning av hur de förhåller sig till kostnaden.	Hur fördelar sig nyttorna på olika grupper i samhället? Ta upp de fördelningar där stora skillnader kan uppstå.	Ta upp de mest betydande bidragen (+/-) till uppfyllande av de transportpolitiska målen (huvudmål, funktionsmål, hänsynsmålen).	Ja/Nej	Allmän kommentar samt motiv till bortsortering om Nej
A	<p><u>Positiva effekter:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Ökad trafiksäkerhet, framkomlighet, trygghet och tillgänglighet för oskyddade trafikanter</li> <li>- Ökad trafiksäkerhet för motorfordonstrafik då oskyddade trafikanter inte behöver nyttja vägbanan.</li> </ul> <p><u>Negativa effekter</u></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- kan minska framkomligheten för motorfordonstrafiken, då vägbredden smalnas av.</li> </ul>	Gynnar särskilt oskyddade trafikanter.	<p><u>Hänsynsmål:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Förbättrad trafiksäkerhet för samtliga trafikslag.</li> </ul> <p><u>Tillgänglighetsmål:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Förbättrad tillgänglighet för oskyddade trafikanter</li> </ul>	Ja	<p>Fastighetsrättsliga frågor måste redas ut i nästa planerings steg.</p> <p>Föreslagen sträcka på gång- och cykelbanan finns med bland de sträckor som Ulricehamn prioriterar gällande utbyggnad av gång- och cykelbanor längs regionala vägar.</p>

Lösning / Paket	Samhällsekonomi	Fördelning	Transportpolitisk	Gå vidare	Kommentar
	Nyttokostnadsbedömning. <u>Beskrivning</u> av största nyttorna/effekterna (+/-) samt bedömning av hur de förhåller sig till kostnaden.	Hur fördelar sig nyttorna på olika grupper i samhället? Ta upp de fördelningar där stora skillnader kan uppstå.	Ta upp de mest betydande bidragen (+/-) till uppfyllande av de transportpolitiska målen (huvudmål, funktionsmål, hänsynsmålen).	Ja/Nej	Allmän kommentar samt motiv till bortsortering om Nej
B	<p><u>Positiva effekter:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Ökad trygghetskänsla och trafiksäkerhet för motorfordonstrafik</li> <li>- Ökad trygghetskänsla och trafiksäkerhet för oskyddade trafikanter</li> <li>- Öka tillgänglighet för funktionsnedsatta</li> </ul>	Gynnar samtliga transportslag. Särskilt gynnsamt för motorfordonstrafiken.	<p><u>Hänsynsmål:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Förbättrad trafiksäkerhet för samtliga trafikslag.</li> </ul> <p><u>Tillgänglighetsmål:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Förbättrad tillgänglighet för oskyddade trafikanter</li> </ul>	Ja	Samråd med innehavaren av affären och kommunen nödvändig för att komma fram till vilken lösning av 6A (med eller utan 6D), och 6C som är mest lämplig.
C	<p><u>Positiva effekter:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Ökad trafiksäkerhet, framkomlighet, trygghet och tillgänglighet för oskyddade trafikanter</li> <li>- Vid föreslagna timglashållplats blir konsekvensen en kraftig avsmalning samt det faktum att motorfordonstrafiken ibland behöver vänta då en buss stannar vid hållplatsen något som minska framkomligheten för motorfordonstrafiken.</li> </ul>	Gynnar särskilt oskyddade trafikanter.	<p><u>Hänsynsmål:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Förbättrad trafiksäkerhet för samtliga trafikslag.</li> </ul> <p><u>Tillgänglighetsmål:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Förbättrad tillgänglighet för oskyddade trafikanter</li> </ul>	Ja	Samråd med Västtrafik krävs vid eventuell ombyggnad.

Lösning / Paket	Samhällsekonomi	Fördelning	Transportpolitisk	Gå vidare	Kommentar
	Nytto-kostnadsbedömning. <u>Beskrivning</u> av största nyttorna/effekterna (+/-) samt bedömning av hur de förhåller sig till kostnaden.	Hur fördelar sig nyttorna på olika grupper i samhället? Ta upp de fördelningar där stora skillnader kan uppstå.	Ta upp de mest betydande bidragen (+/-) till uppfyllande av de transportpolitiska målen (huvudmål, funktionsmål, hänsynsmålen).	Ja/Nej	Allmän kommentar samt motiv till bortsortering om Nej
D	<p><u>Positiva effekter:</u></p> <p>- Ökad trafiksäkerhet, framkomlighet, trygghet och tillgänglighet för oskyddade trafikanter</p>	Gynnar särskilt oskyddade trafikanter.	<p><u>Hänsynsmål:</u></p> <p>- Förbättrad trafiksäkerhet för samtliga trafikslag.</p> <p><u>Tillgänglighetmål:</u></p> <p>- Förbättrad tillgänglighet för oskyddade trafikanter</p>	Ja	<p>Eventuellt kan generellt koncept för hur Sjuhärdsrundans passager över allmänna vägar tas fram. Gestaltningmässiga likheter bör eftersträvas.</p> <p>Kan även ha en positiv effekt med avseende på marknadsföring och uppmärksamhet av leden.</p>

Lösning / Paket	Samhällsekonomi	Fördelning	Transportpolitisk	Gå vidare	Kommentar
	Nytto-kostnadsbedömning. <u>Beskrivning</u> av största nyttorna/effekterna (+/-) samt bedömning av hur de förhåller sig till kostnaden.	Hur fördelar sig nyttorna på olika grupper i samhället? Ta upp de fördelningar där stora skillnader kan uppstå.	Ta upp de mest betydande bidragen (+/-) till uppfyllande av de transportpolitiska målen (huvudmål, funktionsmål, hänsynsmålen).	Ja/Nej	Allmän kommentar samt motiv till bortsortering om Nej
E	<p><u>Positiva effekter:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Ökad trafiksäkerhet, framkomlighet, trygghet och tillgänglighet för oskyddade trafikanter</li> <li>- Ökad trafiksäkerhet, tydlighet och trygghet för motorfordonstrafik.</li> </ul> <p><u>Negativa effekter</u></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- kan minska framkomligheten för motorfordonstrafiken, då vägbredden "smalnas av" med hjälp av målning och stensättning.</li> </ul>	Gynnar särskilt oskyddade trafikanter.	<p><u>Hänsynsmål:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Förbättrad trafiksäkerhet för samtliga trafikslag.</li> </ul> <p><u>Tillgänglighetsmål:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Förbättrad tillgänglighet för oskyddade trafikanter</li> </ul>	Ja	<p>En förväntan på en kraftfullare åtgärd kan finnas bland de boende i området. I samband med genomförande bör någon typ av information/dialog med företrädare för byalag eller vägförening ske.</p> <p>Kommunen prioriterar ej gångpassagen. Dock finns stora fördelar med att anlägga båda åtgärderna, inte minst om även Åtgärd 2B - Gång- och cykelbana anläggs längs nordöstra sidan av väg 1700, mellan idrottsplatsen och korsningen väg 1700/Vegagatan/Skolgatan genomförs.</p>

## Inriktning och rekommenderade åtgärder

Syftet med denna åtgärdsvalsstudie är att identifiera kostnadseffektiva och genomförbara trafiksäkerhetsåtgärder som säkerställer en hastighetsnivå på 50 km/h samt 40km/h på huvudstråket genom Vegby, väg 1700 Boråsvägen. Den samlade effektbedömningen visar att de föreslagna åtgärderna är värdefulla att genomföra. Inriktningen i denna åtgärdsvalsstudie är en rad åtgärder som dämpar farten genom Vegby samhälle, förtydligar vägmiljön samt förbättrar trafiksäkerheten för oskyddade trafikanter till viktiga målpunkter i samhället.

Åtgärdsförslag/paket	Inriktning och rekommenderade åtgärder	Steg enligt fyrstegsprincipen	Förslag till fortsatt planering och hantering	Tidsaspekt genomförande	Ansvariga aktörer, genomförande	Förslag till finansiering	Kommentar
A	<b>Åtgärd 2B</b> - Gång- och cykelbana anläggs längs nordöstra sidan av väg 1700, mellan idrottsplatsen och korsningen väg 1700/Vegagatan/Skolgatan.	3	Ulricehamns kommun ansöker om medfinansiering från cykelpott i regional plan för VGR. Beställning av markförhandling för tillgång till mark. Skissförslag finns framme.	Efter 2019	Trafikverket PLvää för genomförande	Ulricehamns kommun 50% samt från cykelpotten för statligt och regionalt vägnät i regional plan för VGR.	Förutsätter att kommunens ansökan om medfinansiering från cykelpotten prioriteras av VGR
A	<b>Åtgärd 5</b> - Breddning av befintlig gång- och cykelbana mellan korsning väg 1700/Vegagatan/ Skolgatan och Sjöbovägen.	3	Ulricehamns kommun ansöker om medfinansiering från cykelpott i regional plan för VGR.	På längre sikt	Trafikverket PLvää för genomförande	Ulricehamns kommun 50% samt från cykelpotten för statligt och regionalt vägnät i regional plan för VGR.	Förutsätter att kommunens ansökan om medfinansiering från cykelpotten prioriteras av VGR
A	<b>Åtgärd 14</b> – Siktröjning, eventuell schaktning av slänt i korsningen 1700 och Sjöbovägen riktning väster ut.	2	Genomförs i samband med att åtgärd 5 genomförs		Trafikverket UH/PLvää kommunen för genomförande	Smärrepotten för TS-åtgärder i region plan för VGR	Ordinarie siktröjning är redan idag av stor vikt samt att inte snövallar läggs upp och skymmer sikten mot väster.

Åtgärdsförslag/paket	Inriktning och rekommenderade åtgärder	Steg enligt fyrstegsprincipen	Förslag till fortsatt planering och hantering	Tidsaspekt genomförande	Ansvariga aktörer, genomförande	Förslag till finansiering	Kommentar
<b>B</b>	<p><b>Åtgärd 6A</b> - Avsmalning av korsningen mellan väg 1700 och 1690 (vid butiken) genom breddning av gångbanan på den västra sidan.</p> <p><b>Åtgärd 6C</b> -Iordningsställande av parkering, uppstyrning av korsningen samt gångpassage över väg 1700.</p> <p><b>Åtgärd 6D</b> - Gångpassage öster om korsningen väg1700/Storgatan/Sjöbovägen</p>	2, 3	Skissförslag finns framme. Beställning av projektering.	2019-2022	Trafikverket PLvää	Smärrepotten för TS-åtgärder i regional plan för VGR	Tre olika åtgärdsförslag har studerats. 6A kan kombineras med 6D.
<b>B</b>	<b>Åtgärd 7A</b> - Tillgänglighetsanpassning av hållplats Vegby.	2, 3	Beställning av tillgänglighetsanpassning av hållplatsen. Förutsätter att Västrafik prioriterar hållplatsen i åtgärdslistan för hållplatser.	Efter 2020	Trafikverket PLvää	Kollektivtrafikpotten i regional plan VGR	Fler än 20 påstigande per dag. Hållplatsen finns inte utpekad i prioriterade nätet "Hållplatser för alla".
<b>D</b>	<b>Åtgärd 8</b> - Anläggande av trafiksäker GC-passage för Ätradalsleden/Sjuhäradsrundan	2, 3	Skissförslag finns framme. Beställning av projektering.	2019-2022	Trafikverket PLvää	Smärrepotten för TS-åtgärder i regional plan för VGR	

Åtgärdsförslag/paket	Inriktning och rekommenderade åtgärder	Steg enligt fyrstegsprincipen	Förslag till fortsatt planering och hantering	Tidsaspekt genomförande	Ansvariga aktörer, genomförande	Förslag till finansiering	Kommentar
E	<b>Åtgärd 4A</b> - Optimering/Förtydligande av befintlig väglins alternativt ta bort den.	2	Skissförslag finns framme för förtydligande av linsen. Beställning av projektering.	2019-2022	Trafikverket PLvää	Smärrepotten för TS-åtgärder i regional plan för VGR	
E	<b>Åtgärd 3</b> - Anläggande av trafiksäker gång- och cykelpassage väster om väglinsen.	2	Skissförslag finns framme. Beställning av projektering och ev. inlösen av mark. Åtgärden görs i samband med åtgärd 2B.	Efter 2019	Trafikverket PLvää	Smärrepotten för TS-åtgärder i regional plan för VGR	

Åtgärdsförslag/paket	Inriktning och rekommenderade åtgärder om hastigheten genom tätorten sänks till 40 km/h	Steg enligt fyrstegsprincipen	Förslag till fortsatt planering och hantering	Tidsaspekt genomförande	Ansvariga aktörer, genomförande	Förslag till finansiering	Kommentar
C	<b>Åtgärd 1A</b> - Ombyggnation av hållplats Sämshof till en dubbel stopphållplats (timglashållplats).	3	Avvakta slutresultatet av Ulricehamns kommuns hastighetsplan. Skissförslag finns framme.	Efter 2020	Trafikverket PLvää	Smärrepotten för TS-åtgärder i regional plan för VGR/kommunal medfinansiering	Observera att stopphållplats endast ska anläggas vid högst 40 km/h enligt VGU.



## Arbetsprocessen

Planeringsprocessen förändrades 2013 och Trafikverket följer nu den nya planeringsprocessen där åtgärdsvalsstudie är en metod och ett inledande steg innan planeringen av fysiska åtgärder kan påbörjas, ett åtgärdsval skall göras. Detta inledande steg ska vara förutsättningslöst och utmynna i en förberedande studie där 4-stegsprincipen tillämpas.

I ÅVS-arbetet ligger fokus på dialog i tidigt skede med olika aktörer, både interna i Trafikverket och externa parter såsom kommuner, näringsliv och enskilda medborgare, för en effektiv samhällsutveckling.

I föreliggande åtgärdsvalsstudie har dialog förts inom Trafikverkets verksamhetsområde Planering. Enheten Åtgärdsplanering, såsom beställare av studien samt trafikingenjör, samhällsplanerare och representant från verksamhetsområde Underhåll har involverats. Dialog har förts med externa parter såsom, Ulricehamns kommun och Vegby samhällsförening. Viss dialog har även förts med Västtrafik.

I övrigt har avstämningar mellan konsulter och Trafikverket skett via fysiska möten. Inom studien har fältstudier respektive fördjupade utredningar genomförts. I arbetet har även ingått analys av nuläget, åtgärdsgenerering och effektbedömning av föreslagna åtgärder. Rapport har författats av både konsult och projektledning från Trafikverket.

Trafikverket bjöd in representanter från Ulricehamns kommun och Vegby vägförening till en enklare workshop och platsbesök. På workshopen presenterades och diskuterades en nulägesbeskrivning med fokus på brister och problem. Vidare diskuterades även förslag till målbild för sträckan, förslag till åtgärder samt prioritering av dessa. Mötesanteckningar sändes ut i anslutning till dialogmötet för samtliga parter att reagera på.

## **Bilagor**

Skissförslag och kostnadsberäkningar

## Källor

Nationella vägdatabasen, Trafikverket, hämtad 2018-03-11 från  
<https://nvdb2012.trafikverket.se/SeTransportnatverket>.

Resandestatistik från Västtrafik, erhållet från Västtrafik via mail 2018-03-21

STRADA, Transportstyrelsen, hämtad 2018-04-04 från  
<https://strada.transportstyrelsen.se/stradauttag/logon/logon?url=https://strada.transportstyrelsen.se/stradauttag/>

Tidtabeller, Västtrafik, hämtad 2018-03-26 från  
<http://www.vasttrafik.se/#!/Reseinformation/Tidtabeller/>

Detaljplan för del av VEGBY 4:33 m fl "Camping", Ulricehamn kommuns hemsida, hämtad 2018-05-31 från  
<https://www.ulricehamn.se/innehall/2015/08/Planbeskrivning-07-01-22-Vegby-433-m-fl-Camping.pdf>

Vägtrafikflödeskartan, Trafikverket, hämtad 2018-03-16 från  
<http://vtf.trafikverket.se/SeTrafikinformation#>

## Kvalitetsgranskning

Genomförd:	Ja <input checked="" type="checkbox"/> Nej <input type="checkbox"/> Datum: 2018-06-28
Utförd av:	Joakim Karlsson

.....  
Datum och underskrift av kvalitetsgranskare

## Avslut av studie

.....  
Datum och underskrift av ansvarig för genomförande av åtgärdsvalsstudien

.....  
Godkänd - datum och underskrift av chef



Trafikverket, 405 33 Göteborg. Besöksadress: Kruthusgatan 17.  
Telefon: 0771-921 921. Texttelefon: 010-123 99 97.

[www.trafikverket.se](http://www.trafikverket.se)